



DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA PENTRU UNIUNEA EUROPEANĂ

FIȘĂ DE INFORMARE

Strategia maritimă industrială a UE

COM(2026)111



Autor:

Marina Clopotaru

Data:

18 mai 2026

Publicațiile direcției pot fi accesate prin
următorul link: www.cdep.ro



1. **Data adoptării** de către Comisia Europeană: 04.03.2026; responsabil: Stéphane Séjourné, DG GROW și Apostolos Tzitzikostats responsabil pentru transport sustenabil și turism
2. **Denumire document:** *Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind Strategia maritimă industrială a UE*
3. **Date de identificare:** [COM\(2026\)111](#)
4. **Tipul documentului:** nelegislativ
5. **Stadiul actual:**
 - Parlamentul European: - etapă pregătitoare - comisia sesizată pentru raport – Comisia pentru industrie, cercetare și energie ([ITRE](#)), Comisia pentru transporturi și turism ([TRAN](#)), comisii responsabile pentru aviz – Comisia pentru mediu, climă și siguranță alimentară ([ENVI](#)), ([cf. OEIL](#)).
 - Consiliul UE – Grupul de lucru pentru transport maritim din [22 mai 2026](#) și [29 mai 2026](#).

Rezumat

Europa este un continent cu o dimensiune maritimă importantă. Uniunea Europeană și statele sale membre administrează cea mai mare zonă maritimă colectivă din lume, cu 25 de milioane km² de zone economice exclusive. Uniunea are una dintre cele mai lungi linii de coastă din lume, care acoperă 70 000 km în 22 de state membre și o rețea de 42 000 km de căi navigabile interioare, cu mii de porturi, porturi de agrement, șantiere navale și furnizori, ceea ce subliniază necesitatea de a valorifica în continuare potențialul pieței unice a căilor navigabile din Europa.

Strategia industrială maritimă a Uniunii urmărește valorificarea potențialului maritim al Europei prin consolidarea competitivității sectoarelor de producție navală și transport maritim, promovarea inovării, digitalizării, sustenabilității și decarbonizării, precum și printr-un efort comun din partea tuturor părților interesate relevante, inclusiv instituțiile UE, statele membre, industria și societatea civilă.

Cuvinte-cheie: transport, industrie, finanțare, inovație, construcții navale, industria de apărare, politica industrială a UE, tehnologie curată, competitivitate, transport maritim, tehnologie digitală, economie circulară, strategie UE.

CUPRINS

I. CONTEXT.....	3
II. PREZENTAREA COMUNICĂRII	4
III. POZIȚII ȘI LUCRĂRI ALE INSTITUȚIILOR UE.....	6
3.1 Consiliul Uniunii Europene.....	6
3.2 Parlamentul European	Error! Bookmark not defined.
3.4 Alte poziții.....	7
IV. INFORMAȚII ȘI EVOLUȚII REFERITOARE LA SITUAȚIA DIN ROMÂNIA	7
V. Alte surse utile	8

I. CONTEXT

Economia maritimă reprezintă un pilon fundamental al competitivității și securității Uniunii Europene, având un impact semnificativ asupra conectivității comerciale, dezvoltării regionale și tranziției către o economie sustenabilă. În acest sens, [Strategia maritimă](#) și [Strategia portuară a UE](#) sunt concepute pentru a sprijini inovarea, a atrage investiții și a consolida cooperarea între statele membre, în vederea întăririi poziției globale a Europei în sectorul maritim.

Totodată, guvernanta eficientă a acestui domeniu presupune un cadru de colaborare strânsă între actorii instituționali, industria de profil și mediul de afaceri, facilitând dezvoltarea unui ecosistem maritim european competitiv, rezilient și adaptat provocărilor contemporane, precum digitalizarea, decarbonizarea și securitatea lanțurilor logistice.

La 17 septembrie 2024, strategiile au fost anunțate ca inițiative-cheie în [scrisoarea de misiune](#) a comisarului european pentru transport durabil și turism, Apostolos Tzitzikostas, fiind totodată, desemnate ca acțiuni emblematice în cadrul [Busolei UE pentru competitivitate](#) și al [Pactului european privind oceanele](#). Aceste inițiative conturează o agendă strategică ambițioasă, orientată către patru priorități fundamentale: decarbonizarea sectorului transporturilor, accelerarea digitalizării, consolidarea rezilienței infrastructurilor critice și creșterea competitivității economiei europene.

La 1 iulie 2025, Comisia a organizat [două dialoguri strategice](#) la nivel înalt cu părțile interesate din industrie pentru a discuta despre așteptările privind formularea noilor strategii. În mod similar, au fost integrate în procesul de elaborare și concluziile dialogurilor cu directorii generali ai porturilor europene din mai 2025, precum și consultările dedicate securității portuare din noiembrie 2025. Aceste dezbateri au evidențiat necesitatea unei transformări structurale a porturilor, pentru a putea răspunde cerințelor viitoare ale economiei globale, cum ar fi facilitarea unor soluții energetice mai curate, găzduirea de clustere industriale și îndeplinirea unor funcții cu dublă utilizare în scopuri de apărare și civile.

Orientările politice ale Comisiei Europene 2024-2029 subliniază importanța promovării tehnologiilor energetice curate și a reducerii dependenței de combustibili fosili. Sectorul transporturilor joacă un rol principal în aceste eforturi. Combustibilii regenerabili și cu emisii reduse de carbon sunt deosebit de importanți pentru decarbonizarea aviației și a transportului

pe apă. Pentru a sprijini acest lucru, UE a adoptat două regulamente cheie care vizează reducerea emisiilor din aceste sectoare până în 2050: [ReFuelEU Aviation](#) și [FuelEU Maritime](#).

II. PREZENTAREA COMUNICĂRII

Strategia industrială maritimă a fost adoptată împreună cu [Strategia portuară a UE](#) pentru a consolida competitivitatea, reziliența, securitatea și sustenabilitatea ecosistemului portuar european. Strategia maritimă urmărește să consolideze poziția de lider global a Europei printr-o serie de măsuri orientate către dezvoltarea lanțurilor valorice maritime.

Având în vedere intensificarea concurenței globale și creșterea dependenței de capacitățile de producția de nave din țări terțe, strategia introduce un set de acțiuni pentru consolidarea industriei maritime critice, structurate **în jurul a trei piloni principali**.

Pilonul 1: Construire, echipare și reparare

Acest pilon se concentrează pe consolidarea capacităților de producție maritimă și a poziției de lider tehnologic a Europei pentru a valorifica piața unică a transportului pe apă. De asemenea, include acțiuni menite să promoveze suveranitatea industrială a UE și să creeze sinergii în întregul lanț valoric maritim:

- a) lansarea unei Alianțe pentru lanțurile valorice din industria maritimă a UE pentru a promova poziția de lider pe piețele-lider;
- b) sprijinirea transformării digitale, curate și circulare a șantierelor navale europene („Șantierelor navale ale viitorului”);
- c) mobilizarea achizițiilor publice și a finanțării din partea UE, astfel cum se propune în CFM, inclusiv prin intermediul rezervelor de comenzi publice și al unor criterii specifice de securitate economică și nelegate de prețuri;
- d) acțiuni de asigurare a unei concurențe loiale la nivel internațional pentru șantierelor navale și producătorii de echipamente din UE, inclusiv credite la export pentru nave și, acolo unde este necesar și fezabil, măsuri comerciale sectoriale specifice.

Pilonul 2: Transport și conectare

Acesta include măsuri de consolidare a competitivității, sustenabilității și conectivității transportului maritim.

- a) continuarea lucrărilor în cadrul OMI în vederea găsirii unor soluții globale și revizuirea legislației relevante a UE pentru a evita plățile duble;
- b) analizarea modalităților de simplificare a cadrului de monitorizare, raportare și verificare pentru schema EU ETS și inițiativa FuelEU în domeniul maritim și de raționalizare a formalităților administrative pentru operațiunile de transport naval;
- c) urmărirea obiectivului ambițios la nivel mondial, inclusiv prin consolidarea angajamentului în cadrul activității OMI, promovarea parteneriatelor strategice cu țările terțe și asigurarea bunei funcționări a piețelor maritime mondiale.

Pilonul 3: Securizare și protecție

Acesta urmărește consolidarea capacităților de mobilitate navală, subacvatică, cu dublă utilizare și militară ale Europei pentru a spori securitatea și reziliența:

- a) sprijinirea consolidării capacităților de producție industrială navală, inclusiv prin intermediul noului Program privind industria europeană de apărare și al Planului „ReArm Europe”;
- b) propunere de continuare a unui program de sprijin pentru construcția de feriboturi cu dublă utilizare.

Acești piloni sunt susținuți de **inițiative orizontale**, inclusiv cercetare și inovare, finanțare și dezvoltarea competențelor. Comisia va promova poziția de lider tehnologic și inovarea UE prin intermediul unor cadre de politici, reglementare și finanțare și va asigura implementarea eficientă pe piață a proiectelor de cercetare finanțate de UE.

Accesul la inovare

Inovarea și investițiile în tehnologii avansate, cum ar fi tehnologiile curate, circularitatea, digitalizarea, automatizarea, IA și proiectarea inteligentă a navelor, sunt esențiale pentru a stimula competitivitatea, durabilitatea și reziliența atât în sectorul producției navale, cât și în sectorul transportului maritim din UE.

Acțiuni-cheie:

- a) actualizarea cadrului de reglementare pentru promovarea poziției de lider a UE în domeniul tehnologiilor inovatoare, inclusiv propulsia eoliană, propulsia nucleară și navele autonome;
- b) consolidarea și extinderea domeniului de aplicare al sprijinului pentru cercetare și inovare în sectorul transportului pe apă, pe baza realizărilor actualului parteneriat programat în comun „Transport pe apă cu emisii zero”;
- c) lansarea Inițiativei UE privind observarea oceanelor (OceanEye).

Accesul la finanțare și investiții

Studii recente estimează că nevoile anuale de finanțare pentru decarbonizarea flotei de nave a UE sunt cuprinse între 2,4 miliarde euro și 8,5 miliarde euro.

- a) sprijinirea reînnoirii și decarbonizării flotei de transport maritim în cadrul actualului Mecanism pentru interconectarea Europei, promovând în același timp capacitatea industrială internă;
- b) luarea în considerare, în cadrul viitoarei revizuirii a ETS, a unui mecanism al UE de sprijinire a adoptării combustibililor durabili și a tehnologiilor de propulsie curate;
- c) încurajarea statelor membre să aloce o parte din veniturile ETS pentru investiții în decarbonizarea sectorului maritim din Europa;
- d) revizuirea criteriilor taxonomiei UE pentru a îmbunătăți accesul la finanțare durabilă și pentru a stimula investițiile durabile.

Accesul la competențe și la locuri de muncă de calitate

Creșterea atractivității muncii în clusterul maritim al UE este esențială. O forță de muncă calificată și motivată stă la baza eficienței și a productivității, permite adaptarea la schimbările tehnologice, asigură păstrarea și transferul cunoștințelor și sprijină obiectivele de durabilitate, contribuind în același timp la un ecosistem maritim al UE competitiv, rezilient și inovator.

- a) crearea unei rețele de instituții de învățământ superior maritim și de centre de formare profesională în întreaga UE care să ofere educație și formare pentru locurile de muncă din clusterele maritime, inclusiv programe de recalificare și perfecționare;
- b) încurajarea și sprijinirea statelor membre în creșterea participării învățământului superior în domeniul maritim la programul Erasmus+ și la inițiativele conexe prin facilitarea procedurilor și eliminarea barierelor din calea mobilității în scopul învățării.

III. POZIȚII ȘI LUCRĂRI ALE INSTITUȚIILOR UE

3.1 Consiliul Uniunii Europene

- **15 decembrie 2025** - Consiliul a [adoptat](#) o [declarație](#) a Uniunii Europene și a statelor sale membre privind utilizarea deplină a cadrului dreptului internațional al mării în legătură cu amenințările din partea flotei fantomă și protejarea infrastructurii submarine critice. Această declarație s-a concentrat pe două direcții majore: combaterea „flotei din umbră” (shadow fleet) prin utilizarea normelor internaționale pentru a limita manevrele navale eluzive, adesea folosite pentru a ocoli sancțiunile și a transporta țiței și protecția infrastructurii critice submarine prin asigurarea securității cablurilor de date și a conductelor maritime împotriva amenințărilor moderne, prin aplicarea consecventă a dreptului internațional al mării.
- **30 martie 2026** - Consiliul a [adoptat](#) două decizii de modificare a mandatelor operațiunilor navale ale UE, EUNAVFOR ASPIDES (securitatea maritimă în Marea Roșie) și EUNAVFOR ATALANTA (combaterea pirateriei în Oceanul Indian și Marea Roșie) pentru protejarea navigației și infrastructurii maritime europene. Aceste actualizări vin în contextul în care UE continuă să contribuie în mod activ la protejarea libertății de navigație în Marea Roșie și în regiunea mai largă, unde prezența sa navală a ajutat deja la protejarea principalelor rute și infrastructuri maritime, precum și a fluxurilor comerciale mondiale. Deciziile consolidează și mai mult eforturile maritime ale UE și subliniază necesitatea unor contribuții susținute de active, inclusiv de nave.
- **21 aprilie 2026** - Miniștrii transporturilor din UE [s-au reunit](#) în cadrul unei videoconferințe informale în contextul evoluțiilor din Orientul Mijlociu. Aceștia au desfășurat un schimb de opinii cu privire la modalitățile de atenuare a impactului crizei și de asigurare a stabilității și rezilienței sistemelor de transport în întreaga UE. Totodată, discuțiile au vizat impactul evoluțiilor geopolitice asupra transporturilor europene, inclusiv asupra rutelor maritime și securității lanțurilor logistice.
- **29 aprilie 2026** – Miniștrii [s-au reunit](#) pentru a discuta despre provocările actuale și prioritățile strategice pentru viitorul sectorului maritim. În cadrul reuniunii Consiliului, discuția s-a concentrat asupra [Declarației de la Lefkosia](#) privind îmbunătățirea educației și formării navigatorilor, precum și pe promovarea participării egale a femeilor în industria transportului maritim, pe care miniștrii au semnat-o la finalul reuniunii.

3.2 Parlamentul European

- **13 noiembrie 2025** – [Rezoluția](#) legislativă privind modernizarea mandatului [Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă \(EMSA\)](#). Aceasta subliniază extinderea competențelor privind securitatea cibernetică și atacurilor cu care se confruntă industria maritimă, acordarea sprijinului pentru decarbonizarea și digitalizarea sectorului naval, precum și consolidarea rolului agenției în gestionarea poluării maritime.

➤ **18 martie 2026** – [Reuniunea Comisiei pentru transport și turism](#) (TRAN) a Parlamentului European s-a concentrat pe securitatea infrastructurii critice și pe pachetele legislative de mediu. Evenimentul a inclus audieri publice și voturi decisive pentru viitorul mobilității în Uniunea Europeană. Revizuirea directivei, care face parte din Pachetul de măsuri ecologice pentru transportul de mărfuri al UE- ***Greening Freight Transport***, a intrat într-o fază de incertitudine după ce Comisia Europeană și-a semnalat intenția de a retrage propunerea din programul său de lucru pentru 2026. Pentru porturi și operatorii de terminale, viitorul [Directivei privind transportul combinat](#) rămâne extrem de relevant. Un cadru modernizat și funcțional pentru transportul combinat poate sprijini conexiuni mai eficiente, poate consolida lanțurile logistice multimodale și poate contribui la competitivitatea și sustenabilitatea ecosistemelor portuare.

3.3 Curtea de Conturi Europeană

➤ **19 ianuarie 2026** - [Raportul special 02/2026](#) „*Infrastructura de transport a UE*”. [Rețeaua transeuropeană de transport \(TEN-T\)](#) este coloana vertebrală a sistemului european de transport, cuprinzând transporturile rutiere, feroviare, pe căi navigabile interioare, maritime și aeriene. Un rol-cheie în completarea legăturilor lipsă ale rețelei, în eliminarea blocajelor și în facilitarea mobilității transfrontaliere îl au mega-proiectele. Acestea sunt proiecte de transport de mare anvergură, adesea cu o dimensiune transfrontalieră. Una din principalele modificări vizează o nouă cerință de a instala facilități pentru combustibilii alternativi printre standardele de infrastructură pentru porturile interioare și maritime, aeroporturi, drumuri și noduri urbane.

3.4 Comitetul Economic și Social European

➤ **21 martie 2025** - [Avizul](#) CESE - Către o strategie maritimă a UE: navigarea în viitor prin politici de investiții coordonate, inițiative legislative, dialog social și implicarea societății civile (aviz din proprie inițiativă). CESE solicită o nouă strategie maritimă a UE care să reflecte importanța sectorului pentru economia UE și pentru bunăstarea cetățenilor săi. O abordare cuprinzătoare va asigura dezvoltarea durabilă a spațiului maritim, va promova securitatea maritimă și capacitățile de apărare, va consolida economia albastră și va promova implicarea activă a partenerilor sociali și a societății civile, precum și cooperarea regională și globală. Recomandările Comitetului vizează crearea unui spațiu maritim european pentru un transport maritim în UE care să fie mai competitiv și mai sustenabil din punct de vedere economic, ecologic și social, cu norme clare și transparente.

IV. INFORMAȚII ȘI EVOLUȚII REFERITOARE LA SITUAȚIA DIN ROMÂNIA

➤ Legea nr. 17 din 7 august 1990, republicată¹ privind regimul juridic al apelor maritime interioare, al mării teritoriale, al zonei contigue și al zonei economice exclusive ale României reglementează statutul juridic al apelor maritime interioare, al mării teritoriale, al zonei contigue și al zonei economice exclusive, în conformitate cu dispozițiile Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării.

➤ **9 noiembrie 2023** – [Planul de amenajare a spațiului maritim](#), aprobat prin Ordonanța de Urgență nr. 97 din 9 noiembrie 2023² identifică distribuția spațială și temporală a

¹ publicată în Monitorul Oficial nr. 252 din 8 aprilie 2014

² publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.027 din 10 noiembrie 2023

activităților și utilizărilor în apele marine astfel încât autoritățile competente să poată stabili principiile și obiectivele pe termen lung pentru orientarea modului de utilizare a spațiului maritim, în vederea reducerii la minimum a impactului negativ asupra mediului marin și pentru a susține dezvoltarea durabilă a economiei albastre. Obiectivul principal al planului vizează promovarea unui proces decizional coordonat și integrat privind dezvoltarea durabilă a regiunii Mării Negre, prin politici coerente privind domeniul marin.

➤ Ordin nr. 717 din **9 iulie 2025** pentru aprobarea Planului Strategic Instituțional (PSI) al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii 2026-2029 definește direcția strategică a dezvoltării infrastructurii din România, axându-se pe interconectivitatea, mobilitate durabilă și finalizarea marilor coridoare europene. Planul vizează creșterea capacității operaționale a transporturilor pe căile navigabile interioare și a porturilor. La Marea Neagră, principalul port Constanța, împreună cu zonele Midia și Mangalia, asigură acces direct la rutele maritime regionale și internaționale. Așadar, portul Constanța are un rol strategic în gestionarea operațiunilor de transport maritim și fluvial și reprezintă un element-cheie pentru creșterea viitoare a României în sectorul transporturilor.